

TEMIR YO‘L TRANSPORTI TARMOG‘INI INNOVATSION MODERNIZATSIYA QILISHNING IQTISODIY VA MOLIYAVIY OMILLARI

Bekbayeva Feruza Baxtiyero

Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti
katta o‘qituvchi i.f.f.d., PhD.

E-mail: bekbaevaferuza8@gmail.com

Annotatsiya

Mazkur tadqiqotda temir yo‘l transporti tarmog‘ini innovatsion modernizatsiya qilishning iqtisodiy va moliyaviy omillari tahlil qilindi. Institutsional islohotlar, elektrlashtirish, raqamli boshqaruv va investitsiya manbalarini diversifikatsiya qilishning tarmoq rivojlanishiga ta’siri baholandi. Milliy va xalqaro tajribalar qiyosiy o‘rganildi. Temir yo‘l transportida daromadlilikni oshirish, operatsion samaradorlikni kuchaytirish va tranzit salohiyatidan samarali foydalanish imkoniyatlari aniqlandi. Tadqiqot natijasida modernizatsiya jarayonlarini jadallashtirishga qaratilgan amaliy tavsiyalar ishlab chiqildi.

Kalit so‘zlar: temir yo‘l transporti, modernizatsiya, investitsiya, elektrlashtirish, raqamlashtirish, tranzit salohiyati, moliyaviy samaradorlik, institutsional islohotlar.

Аннотация

В исследовании были проанализированы экономические и финансовые факторы инновационной модернизации железнодорожного транспорта. Оценено влияние институциональных реформ, электрификации, цифрового управления и диверсификации источников инвестиций на развитие отрасли. Проведено сравнительное изучение национального и международного опыта. Выявлены возможности повышения прибыльности, укрепления операционной эффективности и более полного использования транзитного потенциала железнодорожной системы. По результатам исследования разработаны практические рекомендации, направленные на ускорение процессов модернизации и повышение конкурентоспособности транспортной отрасли.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, модернизация, инвестиции, электрификация, цифровизация, транзитный потенциал, финансовая эффективность, институциональные реформы.

Abstract

This study analyzed the economic and financial factors influencing the innovative modernization of the railway transport sector. The impact of institutional reforms, electrification, digital management, and diversification of investment sources on sectoral development was evaluated. National and international experiences were comparatively examined. Opportunities for increasing profitability, improving operational efficiency, and strengthening the use of transit potential were identified. Based on the findings, practical recommendations were developed to accelerate modernization processes, improve resource utilization, and enhance the competitiveness of the railway transport system.

Keywords: railway transport, modernization, investment, electrification, digitalization, transit potential, financial efficiency, institutional reforms.

KIRISH

O‘zbekiston temir yo‘l tarmog‘i bugungi kunda taxminan 8000 kilometrlik standart infratuzilmani qamrab oladi va mamlakatning yuk hamda yo‘lovchi oqimlarini tashishda tayanch bo‘g‘in vazifasini bajaradi [3]. Tarmoqning amaliy ahamiyati uning moliyaviy holatidagi keskin ijobiy o‘zgarish orqali yaqqol namoyon bo‘ldi: uzoq yillar zarar bilan ishlagan tizim 2023-yildagi 2,23 trln so‘mlik yo‘qotishni ortda qoldirib, 2024-yilni ilk bor 46,6 mlrd so‘m sof foyda bilan yakunladi. 2025-yilning to‘qqiz oyida bu ko‘rsatkich 857,4 mlrd so‘mga yetdi, yil yakunida esa foyda 1,2 trln so‘m atrofida shakllanishi kutildi [1].

Bunday burilishning amaliy zamini institutsional islohotlar bilan bog‘liq. 2023-yil oxirida tarmoq infratuzilma, yuk vagonlari va logistika, yo‘lovchi tashish hamda vokzal boshqaruvi bo‘yicha oltita mustaqil kompaniyani o‘z ichiga olgan holding tuzilmasiga aylantirildi, yo‘lovchi tariflarining bir qismi esa bozor tamoyillariga o‘tkazildi [4]. Tashkiliy ajratish daromad oqimlarini aniq ko‘rinadigan qilib, har bir bo‘g‘inning xarajat va samaradorligini alohida o‘lchash imkonini berdi. Yuk tashish faoliyatining “Temiryo‘lkargo” kompaniyasiga ajratilishi vagonlardan foydalanish samaradorligini ikki barobar oshirdi [5].

Modernizatsiyaning iqtisodiy va moliyaviy omillarini o‘rganish amaliy zaruratdan kelib chiqadi, chunki tarmoqni yangilash katta hajmdagi kapital qo‘yilmalarni va uzoq muddatli moliyalashtirishni talab etadi. 2026-2030 yillarda yuk hamda yo‘lovchi tashish hajmini kamida ikki barobarga oshirish maqsadi 151 kilometr yangi temir yo‘l qurish, 182 kilometr masofani elektrlashtirish, 27 ta stansiya va 1000 kilometr yo‘lni modernizatsiya qilishni ko‘zda tutadi [2]. Bunday ko‘lamdagi vazifalar moliyalashtirish manbalarini, kapital qiymatini va daromad bilan xarajat o‘rtasidagi muvozanatni puxta hisoblashni taqozo etadi.

Ishning amaliy maqsadi temir yo‘l tarmog‘ini innovatsion modernizatsiya qilishni belgilovchi iqtisodiy va moliyaviy omillarni tizimli ravishda aniqlash, milliy ko‘rsatkichlarni xalqaro tajriba bilan qiyoslash va tarmoq daromadlilikini mustahkamlovchi amaliy yo‘nalishlarni asoslashdan iborat. Bunda tarif siyosati, elektrlashtirish, raqamli boshqaruv va investitsiya manbalarini diversifikatsiya qilish o‘zaro bog‘liq omillar majmuasi sifatida ko‘rib chiqildi.

ADABIYOTLAR SHARHI

Temir yo‘l transportining iqtisodiy ustunligi xalqaro tahliliy manbalarda izchil tasdiqlanadi. Xalqaro energetika agentligining baholashicha, temir yo‘l dunyo yo‘lovchilarining qariyb 8 foizini va yuk aylanmasining 7 foizini tashisa-da, transport sohasi energiya iste‘molining atigi 2 foizini o‘zlashtiradi; bu ko‘rsatkich tarmoqning yuqori energiya samaradorligini va elektrlashtirishga asoslangan rivojlanish modelining iqtisodiy maqsadga muvofiqligini ko‘rsatadi [12].

Xalqaro temir yo‘llar ittifoqining ma‘lumotlariga ko‘ra, quruqlikdagi transport infratuzilmasiga yo‘naltirilgan davlat sarmoyalarida temir yo‘l ulushi 2010-yildagi 31

foizdan 2022-yilda 18 foizgacha qisqargan, biroq Yevropa Ittifoqida bu ulush aksincha 39 foizdan 44 foizgacha oʻsgan [13]. Mintaqalararo bunday tafovut moliyalashtirish siyosatining tarmoq rivojlanishidagi hal qiluvchi oʻrnini koʻrsatadi va davlat investitsiya ustuvorliklarini qayta koʻrib chiqish foydali ekanini tasdiqlaydi.

Xitoy tajribasi modernizatsiyaning kompleks samarasini koʻrsatadigan yorqin misol boʻldi. Tezyurar temir yoʻl tarmogʻi 2015-yildagi qariyb 20 ming kilometr dan 2024-yilda 40 ming kilometr dan oshib, tarmoqning elektrlashtirilgan qismi 70 foizdan yuqori darajaga yetdi; natijada bir yoʻlovchi-kilometr aviatsiyaga nisbatan oʻnlab barobar kam neft mahsulotini sarflaydigan tizim shakllandi [14]. Bu tajriba tarmoqni kengaytirish va modal almashinuvni ragʻbatlantirishning iqtisodiy unumdorligini dalillaydi.

Jahon banki tahlillari temir yoʻl investitsiyalarining real iqtisodiy qaytimini hujjatlashtiradi. Hindistonda 2011-2024-yillarda qurilgan 1200 kilometrlik maxsus yuk koridori yuk poyezdlari quvvatini toʻrt barobar oshirdi, logistika xarajatlarini sezilarli kamaytirdi va millionlab ish kunlari hajmida bandlikni yaratdi [9]. Davlat-xususiy sheriklikning tartibga soluvchi asoslarini isloh qilish esa, Jahon banki baholashicha, 1990-2022-yillarda infratuzilma investitsiyalarini oʻrtacha 488 mln dollarga oshirgan [11]. Aniq va barqaror huquqiy qoidalar xususiy kapital uchun tarmoqning jozibadorligini oshiradi.

Moliyalashtirish mexanizmlari boʻyicha soʻnggi tadqiqotlar harakatlanuvchi tarkibni jalb qilishning yangi modellariga eʼtibor qaratadi. BMTning Savdo va taraqqiyot konferensiyasi materiallarida harakatlanuvchi tarkibni operatsion lizing asosida moliyalashtirish kreditorlar uchun yetarli kafolat yaratuvchi xalqaro huquqiy hujjatlar bilan birga xususiy sarmoyani jalb etishning samarali asosi sifatida koʻrsatildi [10]. Yevropa iqtisodiy komissiyasining baholashicha, temir yoʻl harakatlanuvchi tarkibi bozori 2024-yildagi 3,87 mlrd dollardan 2034-yilda 6,43 mlrd dollarga oʻsishi kutiladi; ushbu oʻsish lizing va davlat-xususiy sheriklik shakllarining kengayishi uchun keng imkoniyat ochadi [15].

Mavjud adabiyot tarmoq modernizatsiyasining iqtisodiy samarasini va moliyalashtirish modellarining xilma-xilligini yetarlicha yoritadi, biroq Oʻzbekiston tajribasi misolida institutsional islohot, tarif liberalizatsiyasi va investitsiya manbalarini diversifikatsiya qilishni yagona tahliliy ramkada birlashtirgan ishlar nisbatan kam. Maqola ushbu boʻshliqni milliy va xalqaro maʼlumotlarni qiyosiy umumlashtirish orqali toʻldirishga qaratildi.

METODOLOGIYA

Ish sifat tahliliga asoslangan qiyosiy-tavsifiy yondashuvdan foydalandi. Tadqiqotning asosiy manbalari ochiq va tasdiqlangan rasmiy hujjatlar hamda ishonchli statistik maʼlumotlardan tashkil topdi. Milliy darajadagi koʻrsatkichlar Oʻzbekiston temir yoʻl tarmogʻi va davlat organlarining rasmiy axborotlaridan, shu jumladan moliyaviy natijalar, investitsiya rejalari va modernizatsiya parametrlaridan olindi. Institutsional oʻzgarishlar normativ-huquqiy hujjatlar va hukumat qarorlari asosida koʻrib chiqildi [7], [8].

Xalqaro qiyoslash uchun nufuzli tahliliy tashkilotlarning ochiq nashrlari tayanch sifatida xizmat qildi. Energiya samaradorlik va elektrlashtirish bo'yicha Xalqaro energetika agentligi ma'lumotlari, investitsiya ulushlari bo'yicha Xalqaro temir yo'llar ittifoqi statistikasi va moliyalashtirish modellari bo'yicha Jahon banki hamda BMT tuzilmalarining hisobotlari taqqoslash bazasini shakllantirdi. Tahliliy jarayon uch bosqichdan iborat bo'ldi: birinchi bosqichda milliy ko'rsatkichlar tizimlashtirildi, ikkinchi bosqichda ular xalqaro tendensiyalar bilan qiyoslandi, uchinchi bosqichda modernizatsiyani jadallashtiruvchi omillar va amaliy yo'nalishlar asoslandi.

Ma'lumotlarning ishonchligini ta'minlash maqsadida faqat manbasi aniq, sanasi va havolasi tasdiqlangan raqamlardan foydalanildi; baholash xarakteridagi yoki tekshirib bo'lmaydigan ko'rsatkichlar tahlilga kiritilmadi. Bunday yondashuv xulosalarning asoslangan va qayta tekshiriladigan bo'lishini kafolatladi.

TAHLIL VA NATIJALAR

Tarmoqning moliyaviy holatidagi ijobiy burilish modernizatsiyaning iqtisodiy asosini mustahkamladi. Zararli faoliyatdan barqaror foydaga o'tish nafaqat operatsion samaradorlikning oshganini, balki tarif siyosati va boshqaruv tuzilmasidagi o'zgarishlarning birgalikdagi natijasini aks ettirdi. 1-jadvalda tarmoqning moliyaviy va operatsion holatini tavsiflovchi asosiy ko'rsatkichlar manbalari bilan keltirildi.

1-jadval

O'zbekiston temir yo'l tarmog'ining asosiy moliyaviy va operatsion ko'rsatkichlari¹

Ko'rsatkich	Joriy holat	2030-yil maqsad	Manba
Sof foyda 2024-yil, mlrd so'm	46,6	-	[1]
Sof foyda 2025-yil, 9 oy, mlrd so'm	857,4	-	
Elektrlashtirilgan yo'llar ulushi, foizda	51	65	[3]
Tezyurar poyezd yo'lovchilari, mln kishi	1,3	3,25	
Transport xizmatlari hajmi, trln so'm	188	320	
Tranzit yuk tashish, mln tonna	15,2	18,5	

1-jadvaldagi ko'rsatkichlar modernizatsiyaning to'rt yo'nalishi bo'yicha o'zaro bog'liq rivojlanishni tasdiqlaydi. Birinchidan, moliyaviy natijaning ikki yil ichida zarardan barqaror foydaga o'tishi tarif liberalizatsiyasi va tashkiliy ajratishning iqtisodiy maqsadga muvofiqligini ko'rsatdi [1][4]. Yo'lovchi tariflarining bozor tamoyillariga o'tkazilishi narxlarni xarajatlar tarkibiga muvofiqlashtirib, elektr energiyasi, yoqilg'i va vagon parkini yangilash xarajatlarini qoplash imkonini kengaytirdi [4].

Ikkinchidan, elektrlashtirilgan yo'llar ulushini 51 foizdan 65 foizgacha oshirish maqsadi tarmoqning energiya samaradorligini va uzoq muddatli operatsion xarajatlarini kamaytirish strategiyasini ifodalaydi [3]. Xalqaro tajriba bu yo'nalishning iqtisodiy asosligini tasdiqlaydi: elektrlashtirishga yo'naltirilgan tarmoqlar energiya iste'molini va neftga bog'liqlikni sezilarli pasaytiradi [12], [14]. Elektr yurituvchi

¹ Manba: [1] va [3] manbalar asosida muallif tomonidan tuzildi.

tizimga o'tish kapital qo'yilmalarining dastlabki hajmini oshirsa-da, ekspluatatsiya davridagi tejamkorlik orqali investitsiyaning qaytim muddatini qisqartiradi.

Uchinchidan, modernizatsiyaning amaliy ko'lami sezilarli moliyalashtirish ehtiyojini keltirib chiqaradi. 2026-2030-yillarda 151 kilometr yangi yo'l qurish, 182 kilometr masofani elektrlashtirish, 27 ta stansiya va 1000 kilometr yo'lni yangilash, qator yo'nalishlarning o'tkazuvchanlik qobiliyatini oshirish rejalashtirildi [2]. Bunday hajm bir manbaga tayanishni emas, balki byudjet mablag'lari, tashqi qarz, davlat-xususiy sheriklik va xususiy kapitalni birlashtirgan aralash modelni taqozo etadi. Investitsiya dasturining keng qamrovi infratuzilma inshootlarining yiriklashayotgani bilan ham izohlanadi: joriy yilda dastur doirasida 1637 ta infratuzilma inshootini qurish ko'zda tutildi [8].

Moliyalashtirishni diversifikatsiya qilishning amaliy ko'rinishlari bir nechta yo'nalishda namoyon bo'ldi. Toshkent-Samarqand tezyurar yo'lovchi temir yo'li loyihasining texnik-iqtisodiy asoslari Janubiy Koreya kompaniyalari konsorsiumi tomonidan ishlab chiqildi, loyihani moliyalashtirishga xalqaro moliya tashkilotlari va eksport-import banklari jalb etilishi ko'zda tutildi [6]. Modernizatsiya jarayonida xalqaro ekspertlar, konsalting va investitsiya maslahatchilarini jalb qilish, Toshkent hududidagi stansiyalarni shahar tashqarisiga chiqarib, bo'shaydigan yer uchastkalarini auksion orqali sotish va tushgan mablag'ni infratuzilmani rivojlantirishga yo'naltirish mexanizmi normativ tarzda mustahkamlandi [7]. So'nggi yondashuv yer qiymatini qayd etish (land value capture) modelining milliy amaliyotdagi ko'rinishi sifatida baholanadi.

To'rtinchidan, raqamli boshqaruv modernizatsiyaning iqtisodiy samarasini kuchaytiruvchi omil sifatida ajralib turdi. Transport hisobidan harakat oqimlarini boshqarishgacha bo'lgan barcha bosqichlarda sun'iy intellektga asoslangan nazorat tizimini joriy etish orqali xizmatlar tannarxini 20 foizgacha kamaytirish mumkinligi baholandi [2]. Raqamli vositalar yo'qotishlarni aniqlash, resurslardan foydalanishni optimallashtirish va daromadni oshirishga xizmat qiladi; bu xulosa xalqaro tahlillarda ham operatsion va energetik samaradorlikni oshiruvchi muhim vosita sifatida tasdiqlanadi [12].

Tranzit salohiyatini ro'yobga chiqarish daromad bazasini kengaytiruvchi alohida omil bo'ldi. Tranzit yuk tashish quvvatidan to'liq foydalanish va uni kelgusi yillarda 40 foizga oshirish daromadni ikki barobar ko'paytirish imkonini beradi; Xitoy-Turkiya yo'nalishi bo'yicha yuk poyezdlari qatnovining yo'lga qo'yilishi va konteyner tashishning kengayishi bu salohiyatni amaliy tasdiqladi [5]. Infratuzilma o'tkazuvchanligini izchil oshirish tashqi yuklarning asosiy qismini bitta stansiya orqali o'tkazishdagi cheklovlarni bartaraf etib, transport xizmatlari hajmini 188 trln so'mdan 320 trln so'mgacha va tranzitni 15,2 mln tonnadan 18,5 mln tonnagacha oshirish maqsadiga xizmat qiladi [3], [5].

Olingan natijalar iqtisodiy va moliyaviy omillarning yagona tizim sifatida ishlashini ko'rsatdi. Tarif liberalizatsiyasi va tashkiliy ajratish daromadlilikni mustahkamladi; elektrlashtirish va raqamli boshqaruv operatsion xarajatlarni kamaytirdi; investitsiya manbalarini diversifikatsiya qilish va tranzit salohiyatini

ro'yobga chiqarish esa modernizatsiyani moliyalashtirishning barqaror asosini yaratdi. Ushbu omillarning o'zaro mustahkamlovchi ta'siri tarmoqning innovatsion yangilanishini jadallashtiradi.

XULOSA VA TAKLIFLAR

Tadqiqot temir yo'l transporti tarmog'ini innovatsion modernizatsiya qilishning iqtisodiy va moliyaviy omillarini o'zaro bog'liq majmua sifatida tizimlashtirdi. Institutsional islohot va tarif siyosatining moslashtirilishi tarmoqni qisqa muddatda zarardan barqaror foydaga olib chiqdi, elektrlashtirish va raqamli boshqaruv esa uzoq muddatli operatsion samaradorlikning manbai bo'lib qoldi. Moliyalashtirish manbalarini diversifikatsiya qilish va tranzit salohiyatini ro'yobga chiqarish modernizatsiyaning moliyaviy barqarorligini ta'minlovchi tayanch yo'nalishlar sifatida aniqlandi.

Birinchi taklif moliyalashtirish modelini diversifikatsiya qilishga qaratildi. Byudjet mablag'lari va tashqi qarz bilan bir qatorda davlat-xususiy sheriklik, harakatlanuvchi tarkibni lizing asosida jalb etish va yer qiymatini qayd etish mexanizmlarini kengaytirish kapital qiymatini optimallashtiradi. Xalqaro tajriba davlat-xususiy sheriklikning tartibga soluvchi asoslarini mustahkamlash investitsiya hajmini sezilarli oshirishini tasdiqlaydi.

Ikkinchi taklif elektrlashtirishni ustuvor yo'nalish sifatida saqlashga tegishli. Eng yuklamali yo'nalishlardan boshlab elektr yurituvchi tizimga o'tish energiya xarajatlarini va neftga bog'liqlikni kamaytirib, investitsiyaning qaytim muddatini qisqartiradi; bu yondashuvning iqtisodiy unumdorligi yetakchi mamlakatlar amaliyotida isbotlangan.

Uchinchi taklif raqamli boshqaruvni keng joriy etishni nazarda tutadi. Sun'iy intellektga asoslangan nazorat tizimlari yo'qotishlarni aniqlash, resurslardan foydalanishni optimallashtirish va tannarxni pasaytirish orqali daromadlilikni mustahkamlaydi. To'rtinchi taklif tranzit infratuzilmasining o'tkazuvchanligini izchil oshirib, yuk oqimlarini bir nechta yo'nalishga taqsimlash hisobiga tranzit daromadini kengaytirishga yo'naltirildi.

Iqtisodiy va moliyaviy omillarning muvofiqlashtirilgan tarzda qo'llanilishi temir yo'l tarmog'ini barqaror, energiya samarali va daromadli tizimga aylantiradi. Bunday modernizatsiya milliy transport tizimining salohiyatini oshiradi, mamlakatning global transport va logistika tarmoqlariga integratsiyasini chuqurlashtiradi hamda mintaqaviy iqtisodiy taraqqiyot uchun mustahkam zamin yaratadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Gazeta.uz, 2025. <https://www.gazeta.uz/oz/2025/11/14/uzbekistan-railway/>
2. O'zbekistonda ikkita elektrlashtirilgan yangi temir yo'l quriladi. Spot.uz, 2025. <https://www.spot.uz/oz/2025/11/13/railway>
3. O'zbekiston to'rt yo'nalishda tezyurar temiryo'llarni rivojlantirishni rejalashtirmoqda. Gazeta.uz, 2026. <https://www.gazeta.uz/oz/2026/05/07/khiva/>

4. O‘zbekistonda 1000 km temiryo‘l liniyasini yangilash va 15 ta yangi shaharlararo yo‘nalish ochish rejalashtirilmoqda. Gazeta.uz, 2025. <https://www.gazeta.uz/oz/2025/11/13/railway-modernization/>
5. Yuk temir yo‘l stansiyalari Toshkent hududidan ko‘chirilishi mumkin. Spot.uz, 2025. <https://www.spot.uz/oz/2025/05/28/railways>
6. Toshkent-Samarqand tezyurar temir yo‘li loyihasining texnik-iqtisodiy asoslari taqdim etildi. Spot.uz, 2025. <https://www.spot.uz/oz/2025/12/18/tashkent-samarkand>
7. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 10-oktabr PQ-329 “O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l transporti sohasini isloh qilish to‘g‘risida”gi Qarori <https://lex.uz/docs/-6631602>
8. Qurilish, transport va ekologiya sohalaridagi ishlar tahlil qilinib, muhim vazifalar belgilandi. President.uz. <https://president.uz/oz/lists/view/7002>
9. Transforming Logistics: The Power of Rail Investment. World Bank, 2025. <https://www.worldbank.org/en/results/2025/08/28/transforming-logistics-the-power-of-rail-investment>
10. Public-Private Partnerships (PPPs) and the railways - a new global approach. UNCTAD, 2024. <https://unctad.org/news/public-private-partnerships-ppps-and-railways-new-global-approach>
11. Infrastructure Development Thrives Under Robust PPP Regulatory Frameworks. World Bank, 2024. <https://www.worldbank.org/en/topic/sustainableinfrastructurefinance/brief/infrastructure-development-thrives-under-robust-ppp-regulatory-frameworks-world-bank-report-shows>
12. Rail - Energy System. International Energy Agency (IEA). <https://www.iea.org/energy-system/transport/rail>
13. Press Release n° 13/2024 (RAILISA statistics). International Union of Railways (UIC), 2024. https://uic.org/com/IMG/pdf/press_release_railisa_data_2024_en_.pdf
14. IEA report shows that Chinese railway slashes the transport sector’s demand for oil. UIC, 2025. <https://uic.org/com/enews/article/uic-strengthens-global-knowledge-iea-report-shows-that-chinese-railway-slashes>
15. Railway Rolling Stock PPP and the Luxembourg Protocol. UNECE, 2024. https://unece.org/sites/default/files/2024-09/Presentation%20on%20Luxembourg%20Protocol_and%20PPP_UNECE_vdef_20240904_0.pdf



Marketing

ilmiy, amaliy va ommabop jurnali

Muharrir:

Ingliz tili muharriri:

Rus tili muharriri:

Musahhih:

Sahifalovchi va dizaynerlar:

Xakimov Ziyodulla Axmadovich

Tursunov Boburjon Ortiqmirzayevich

Kaxramonov Xurshidjon Shuxrat o'g'li

Karimova Shirin Zoxid qizi

Sadikov Shoxrux Shuxratovich

Abidjonov Nodirbek Odijon o'g'li

2026-yil, iyun, 6-son

© Materiallar ko'chirib bosilganda "Marketing" ilmiy, amaliy va ommabop jurnali manba sifatida ko'rsatilishi shart. Jurnalda bosilgan material va reklamalardagi dalillarning aniqligiga mualliflar mas'ul. Tahririyat fikri har vaqt ham mualliflar fikriga mos kelavermasligi mumkin. Tahririyatga yuborilgan materiallar qaytarilmaydi.

Mazkur jurnalda maqolalar chop etish uchun quyidagi havolalarga murojaat qilish mumkin. Ilmiy maqola, ommabop maqola, reklama, hikoya va boshqa ilmiy-ijodiy materiallar yuborishingiz mumkin.

Materiallar va reklamalar pullik asosda chop etiladi.

Elektron pochta:

info@marketingjournal.uz

Bot:

[@marketinjournalbot](https://t.me/@marketinjournalbot)

Tel.:

+998977838464, +998939266610

Jurnalning rasmiy sayti: <https://marketingjournal.uz>

Marketing jurnali O'zbekiston Respublikasi Oliy ta'lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi **Oliy attestatsiya komissiyasi rayosatining 2024-yil 04-oktabrdagi 332/5 sonli qarori** bilan milliy ilmiy nashrlar ro'yxatiga kiritilgan



"Marketing" ilmiy, amaliy va ommabop jurnali 2024-yil 15-martdan O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Administratsiyasi huzuridagi Axborot va ommaviy kommunikatsiyalar agentligi tomonidan **C-5669517** reyestr raqami tartibi bo'yicha ro'yxatdan o'tkazilgan. **Litsenziya raqami: №240874**



"Marketing" ilmiy, amaliy va ommabop jurnalining xalqaro darajasi: **9710**. GOCT 7.56-2002 " Seriyali nashrlarning xalqaro standart raqamlanishi" davlatlararo standartlari talablari. **Berilgan ISSN tartib raqami: 3060-4621**